III ശ്രദ്ധ ക്ഷണികൾ

(1) ബേപ്പൂർ തുറമുഖത്തിന്റെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിലുള്ള കാലതാമസം

ശ്രീ. കെ. മൂസക്കുട്ടി: സർ, ബേപ്പൂർ തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സ്തംഭിച്ചു നിൽക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചാണ് ഞാൻ തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കുന്നത്. മലബാർ പ്രദേശത്ത് ഏറ്റവും പഴക്കമുള്ളതും വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതുമായ ഒന്നാണ് ബേപ്പൂർ തുറമുഖം. മണ്ണു നീക്കം ചെയ്യുന്ന ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിട്ട് വളരെക്കാലമായി, ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ ജോലി മൂന്നുകൊല്ലംകൊണ്ട് പൂർത്തിയാക്കണമെന്നായിരുന്നു നേരത്തെയുണ്ടായിരുന്ന തീരുമാനം. പക്ഷേ നാലുവർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിന്റെ പകുതി ജോലിപോലും പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടില്ല. ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകാത്തതുമൂലം അവിടത്തെ മുഴുവൻ പ്രവർത്തനങ്ങളും സ്തംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ കപ്പലുകളും വരുന്നില്ല. കയറ്റിറക്കുമതി നടക്കുന്നില്ല. അങ്ങനെ എല്ലാ രൂപത്തിലും കോഴിക്കോടിന്റെയും മലബാർ പ്രദേശത്തിന്റെയും വാണിജ്യ-വ്യാപാര മേഖലയാകെ സ്തംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആ മേഖലയിൽ വളരെ നല്ല നിലയിൽ വാണിജ്യ-വ്യാപാരങ്ങളെല്ലാം സജീവമായി നടന്നുകൊണ്ടിരുന്ന ഒരു പോർട്ടായിരുന്നു ഇത്. ഈ പോർട്ടിന്റെ പ്രവർത്തനം സ്തംഭിച്ചതുമൂലം അതെല്ലാം സ്തംഭനാവസ്ഥയിലായിരിക്കുന്നു. ആ പോർട്ടിന്റെ വികസനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യത്തിൽ അനാസ്ഥയും അവഗണനയുമാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ സമീപനം മാറ്റി ആ പോർട്ടിനെ ഒരു ഇടത്തരം പോർട്ടാക്കി ഉയർത്തേണ്ടതാണ്. അതിനുവേണ്ടി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ഈ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തേണ്ടതാണ്. എന്നാൽ ആ വിധത്തിലുള്ള നടപടികളൊന്നും സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. ഇപ്പോഴും ആ പോർട്ടിന്റെ വികസനത്തെ വളരെ അവഗണിക്കുന്ന നയമാണ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്.

സർ, കഴിഞ്ഞ 10 വർഷമായി ധാരാളം കപ്പലുകളും ഉരുക്കളും വന്നുകൊണ്ടിരുന്ന പോർട്ടാണിത്. പക്ഷേ ഇന്ന് അവിടെ ഉരുക്കൊന്നും വരുന്നില്ല. അഞ്ചു വർഷം മുമ്പാണ് 25,000 ടണ്ണോളം സിമന്റ് കയറ്റി ഒരു കപ്പൽ വന്നത്. പക്ഷേ അത് ഇറക്കാൻ കഴിയാത്തതിന്റെ ഫലമായി വളരെയധികം വിഷമം ഉണ്ടായി. കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യമാണെങ്കിൽ വളരെ ചുരുങ്ങിയ ചരക്കുമായിട്ടാണ് അവിടെ കപ്പൽ വന്നത്. SILK എന്നു പറയുന്ന സ്ഥാപനത്തിന്റെ കീഴിൽ കപ്പൽ പൊളിക്കുന്ന ഒരു നിർമ്മാണശാലയുണ്ട്. അവിടെ പൊളിക്കേണ്ട കപ്പൽ കൊണ്ടുവന്നാൽ കരയ്ക്ക് അടുക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. അതിന്റെ ഫലമായി വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മീന എന്നു പറയുന്ന ഒരു മണ്ണുമാന്തിക്കപ്പലുണ്ട്. അത് ഒരിക്കലും അവിടെ ഉണ്ടാവാറില്ല. ഈ മണ്ണുമാന്തിക്കപ്പൽ റിപ്പയറിനെന്നു പറഞ്ഞു കൊണ്ടു വരും. റിപ്പയർ കഴിഞ്ഞ് അത് കൊണ്ടുപോകും. പക്ഷേ അവിടത്തെ ജോലികളൊന്നും നടക്കുന്നില്ല. ഈ രീതിയിലുള്ള വളരെ ശോചനീയമായ ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷമാണ് ബേപ്പൂർ തുറമുഖത്തുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് അടിയന്തിരമായി താഴെ പറയുന്ന മൂന്നുനാലു കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതിലൊന്ന് അടിയന്തിരമായി ഈ ബേപ്പൂർ തുറമുഖം ഒരു ഇടത്തരം തുറമുഖമാക്കി മാറ്റി വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെൻറിൽ ഈ സർക്കാർ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണമെന്നുള്ളതാണ്. രണ്ടാമതായി ഈ തുറമുഖത്ത് ഇന്നുള്ള ജെട്ടിയുടെ നിളം മതിയാകാത്തതു കൊണ്ട് ഒരു പുതിയ വാർഫ് അവിടെ നിർമ്മിക്കണം. മറ്റൊന്ന്, അവിടെ നാലു ടഗ്ഗുകളാണ് ഉള്ളത്. ആ നാലു ടഗ്ഗുകളും കേടായതുകൊണ്ട് അത് പലപ്പോഴും റിപ്പയറിൽ ആണ്. അതുകൊണ്ട് പുതിയ ടഗ്ഗുകളും അവിടെ വാങ്ങിക്കണം. നിലവിലുള്ള ഗോഡൗണുകളും റിപ്പയർ ചെയ്യണം. പലതും പൊളിഞ്ഞു കിടക്കുകയാണ്. പുതിയ ഗോഡൗണുകളും അവിടെ നിർമ്മിക്കണം. തൊഴിലാളികൾക്കാണെങ്കിൽ അവിടെ ജോലിയില്ല. ഉള്ള തൊഴിലാളികൾക്ക് ഒരു വെയിറ്റിങ് ഷെഡ്ഡ് പോലുമില്ലാത്തതിന്റെ ഫലമായി അവർ വിഷമിക്കുകയാണ്.

സർ, ഈ പോർട്ടിൽ ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനം തന്നെ ഇപ്പോൾ നിർത്തിവച്ചിരിക്കുകയാണ്. കാശു കൊടുക്കുന്നില്ലായെന്നാണ് കോൺട്രാക്ടർ പറയുന്നത്. കാശ് കൊടുക്കാത്തതുകൊണ്ട് ബില്ല് കിട്ടാത്തതുകൊണ്ട് തനിക്ക് പണി നടത്താൻ സാധിക്കുന്നില്ലായെന്നാണ് അയാൾ പറയുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായി എല്ലാ പ്രവർത്തനവും സ്തംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ ഒരു പ്രവർത്തനവും നടക്കുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ ജോലിയും നടക്കുന്നില്ല.

സർ, ഇവിടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറുകൾക്കുതന്നെ ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷൻ ഇല്ല. പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ്, ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിങ് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ്, ഹൈഡ്രോ ഗ്രാഫിക് സർവ്വേ വിംഗ് ഇത് മൂന്നും തമ്മിൽ ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷൻ ഇല്ലാത്തതിന്റെ ഫലമായി അവിടത്തെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സ്തംഭനത്തിലാണ്. ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറുകൾക്ക് ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷൻ അടിയന്തിരമായി ഉണ്ടാകണം. ഈ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അവിടെ ചില നടപടികൾ ചെയ്താൽ മാത്രമേ ആ പോർട്ടിന്റെ വികസനം താൽക്കാലികമായെങ്കിലും നിലനിർത്താനും പുതിയ വികസനം ഉണ്ടാക്കാനും സാധിക്കൂ. അതുകൊണ്ട് നിറുത്തിവച്ച ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ പണി തുടർന്ന് നടത്തണം. കരാറുകാരന് ബില്ല് കൊടുക്കാത്തതാണെങ്കിൽ അടിയന്തിരമായി ബില്ല് കൊടുത്ത് ആ പണി പുനരാരംഭിക്കാനുള്ള നടപടികൾ എടുക്കണം. ആ പോർട്ടിന്റെ വികസനം മലബാർ പ്രദേശത്തിന്റെ വാണിജ്യ-വ്യാപാര വികസനംകൂടിയാണ്. അതുകൊണ്ട് ആ തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം സുഗമമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ അടിയന്തിരമായി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

തൊഴിൽവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്താൽ മാത്രമേ ഉരുക്കൾ അടുക്കുകയുള്ളൂ. 4.5 മീറ്റർ ആഴമുള്ള ഒരു ചാല് തുറമുഖത്തിന് എല്ലാക്കാലത്തും ആവശ്യമാണ്. അത് നില നിർത്തേണ്ടത് ബേപ്പൂർ തുറമുഖത്തിന്റെ വികസനത്തിന് വളരെ ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ഒരു ഘടകമാണ്. ഇതിനുവേണ്ടിയാണ് 1973-74-ൽ ഡ്രഡ്ജർ ഉപയോഗിച്ച് ഇങ്ങനെയൊരു ചാല് അവിടെ ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ അവിടെ മഴക്കാലം വരുമ്പോൾ എല്ലാ വർഷവും മണൽ കേറി ചാല് മൂടപ്പെട്ടുപോകുന്ന ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് എല്ലാ കൊല്ലവും മഴക്കാലം കഴിയുമ്പോൾ 3.5 മീറ്റർ ആഴമുള്ള ഒരു ചാല് മീന എന്നു പറയുന്ന മണ്ണുമാന്തിക്കപ്പൽ ഉപയോഗിച്ച് ഉണ്ടാക്കാറുണ്ട്. അതിനുശേഷം മണൽകേറി അത് മൂടപ്പെട്ടുപോകാറുമുണ്ട്. ഈ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വർഷവും ഒരു ഉത്കണ്ഠയുടെയും പ്രത്യേക ആവശ്യമില്ല. ഈ വർഷവും മഴക്കാലം അവസാനിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ ഡ്രഡ്ജർ ഉപയോഗിച്ച് ചാലു ണ്ടാക്കുന്നതാണ്. അതിനുള്ള ഏർപ്പാടുകളെല്ലാം ഗവൺമെന്റ് എടു ത്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുള്ള ഒരു ശാശ്വതമായ പരിഹാരമെന്നുള്ള നിലയിൽ ഒരു പഠനത്തിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ്, ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മിക്കാൻ കേന്ദ്ര ജല-വൈദ്യുത ഗവേഷണനിലയം ശുപാർശ ചെയ്തത്. രണ്ടു ബ്രേക്ക് വാട്ടറുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുപുറമേ Silt Trap കൂടി നിർമ്മിക്കണമെന്ന കേന്ദ്ര ഗവേഷണ നിലയം ശുപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. 270 ലക്ഷം രൂപ അടങ്കൽ തുകയായിരുന്നു ഇതിനുണ്ടായിരുന്നത്. ഈ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണം 27-9-1982-ൽ ആരംഭിച്ചു. ഇതിലേയ്ക്ക് 3,29,74,089 രൂപ യാണ് ആ രണ്ടു കൊല്ലംകൊണ്ട് ചെലവാക്കാമെന്ന് വച്ചിരുന്നത്. രണ്ടു കൊല്ലംകൊണ്ട് നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാമെന്ന് വച്ചിരുന്നുവെങ്കിലും സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുമൂലം നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് സാധിച്ചില്ല. വടക്കേ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ 600 മീറ്റർ നീളത്തിലും തെക്കേ ബ്രേക്ക്വാട്ടർ 590 മീറ്റർ നീളത്തിലും ഭാഗികമായി ഇതിലേയ്ക്കുവേണ്ടി കെട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടി 165 ലക്ഷം രൂപ ചെലവായിട്ടുണ്ട്. കരാറിന്റെ കാലാവധി തീർന്നുവെങ്കിലും ഷെഡ്യൂൾ അനുസരിച്ച് കരാർ പുതുക്കിക്കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. പുതിയതായിട്ട് കോൺട്രാക്ടർ പണി ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെ. സ്പീക്കർ)

22-12-1985-ൽ വടക്കേ ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ പണി പുനരാരംഭിച്ചു. ഇപ്പോൾ അതിന്റെ പണി ദ്രുതഗതിയിൽ പുരോഗമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുക യാണ്. പണത്തിന്റെ ലഭ്യതയനുസരിച്ച് തെക്കേ ബ്രേക്ക്വാട്ടറിന്റെ പണിയും ഒരുമിച്ച് ഇപ്പോഴത്തന്നെ തീർക്കാൻ ശ്രമം നടത്തുന്നതാണ്. ഈ സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ അരുപതു ലക്ഷം രൂപ ഈ ജോലിക്കായി നീക്കിവച്ചിട്ടുണ്ട്. ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചപ്പോൾ മണൽ ത്തിട്ടയിലെ ആഴം 1.2 മീറ്ററായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ 1.9 മീറ്ററായി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവിടത്തെ തുറമുഖ വികസനത്തെക്കുറിച്ചും പദ്ധതി കളെക്കുറിച്ചുമൊക്കെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചത് ശരിയാണ്. 11.5 കോടി രൂപ അടങ്കൽ വരുന്ന ഒരു പദ്ധതി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതിക്കായി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ പദ്ധതിയിലെ ചാലിന് 5.5 മീറ്റർ ആഴമായി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും തുറമുഖത്തിന് ആവശ്യമായ വാർഫുകൾ, ഗോഡൗണുകൾ എന്നിവ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും ബേപ്പൂരി നേയും കോഴിക്കോടിനേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന തീരദേശ റോഡിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനുമുള്ള തുകകൾ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട്. വാർഫുകളും തീരദേശ റോഡുകളും നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള എസ്റ്റിമേറുകൾ തയ്യാറാക്കി യിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടില്ല. സ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക പരിമിതിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് കഴിയുന്നത്ര തുക ഈ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി നീക്കിവയ്ക്കുന്നുണ്ട്. വടക്കേ ബ്രേക്ക്വാട്ടറിന്റെ നിർമ്മാണം എത്രയുംവേഗം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും ഈ സ്കീമിന് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതി കിട്ടുന്നതിനും വേണ്ടി പരിശ്രമങ്ങൾ തുടർന്നു നടത്തുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. മൂസ്സക്കുട്ടി: ഇപ്പോൾ ഒരുമാസക്കാലമായി വർക്കു കളൊന്നും നടക്കുന്നില്ല. അതിന് കാരണം, കരാറുകാരൻ വർക്ക് നിറുത്തിപ്പോയിരിക്കുന്നു എന്നതാണ്. അതുപോലെതന്നെ ഇപ്പോൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മണ്ണ് വീണ് തകർന്നുകിടക്കുന്നതിന്റെ ഫലമായി അവിടെ വരാനുദ്ദേശിച്ച കപ്പൽ വരാൻ സാധിക്കാതെ ദൂരെ നിൽക്കുന്നു. ഇതിനെല്ലാം അടിയന്തിരമായ പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാമോ?

ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ: മഴക്കാലം കഴിയുമ്പോഴാണ് ഡ്രഡ്ജിംഗ് ആരംഭിക്കുന്നത്. ഉടനെതന്നെ 'മീന' ഉപയോഗിച്ച് ചാല് ഉണ്ടാക്കുന്നതാണ്. കോൺട്രാക്ടറുടെ പേരിൽ ഇങ്ങനെയൊരു പ്രശ്നമുണ്ടോയെന്നുള്ളത് മെമ്പർ പറഞ്ഞതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പരിശോധിച്ച് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കുന്നതാണ്.

(2) എറണാകുളം പട്ടണത്തിലെ തോപ്പുംപടി, വെണ്ടുരുത്തി പാലങ്ങൾ പുതുക്കി പണിയേണ്ടതിന്റെയും ലിങ്ക് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കേണ്ടതിന്റെയും ആവശ്യകത

ശ്രീ. എ.സി. ജോസ്: സർ, കേരളത്തിന്റെ വ്യാവസായിക തലസ്ഥാനവും അറബിക്കടലിന്റെ റാണിയുമായ കൊച്ചി തുറമുഖവും പട്ടണവും കുത്തുപാളയുമായി നിൽക്കുന്ന ഒരു പിച്ചക്കാരിയുടെ സ്ഥിതിയിൽ എത്തിയിരിക്കുകയാണ്. അവഗണന, അവഗണന മാത്രമായി കൊച്ചി പട്ടണത്തിന്റെ ഹൃദയ ഭാഗമായ എറണാകുളം പട്ടണം ഇന്ന് വളർച്ച മുട്ടി നിൽക്കുകയാണ്. അക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതു മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ പെടുത്തുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. എറണാകുളത്തെ ബാഹ്യ ലോകവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന രണ്ടു പാലങ്ങളാണ് തോപ്പുംപടിയും വെണ്ടുരുത്തിയും. ആ രണ്ടു പാലങ്ങളുടെയും കാലാവധി തീർന്ന് പഴകി ദ്രവിച്ച്, എന്നാണ് അത് താഴെ വീഴുകയെന്നുള്ള നിലയിൽ എത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഈ രണ്ടു പാലങ്ങളും മാറ്റി പണിയണമെന്ന് പല ആളുകളും പല പ്രാവശ്യം നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഇതുവരെ ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ ഏറ്റവും അവസാനമായി വെണ്ടുരുത്തി പാലത്തിന് സമാന്തരമായി ഒരു പാലം ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് നടപടികളും സ്വീകരിച്ച് യു. പി. കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷൻ അതേറ്റെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. ആ പാലത്തിന്റെ പണി കുറെ നടക്കുന്നുണ്ട്. അതിന്റെ പണി തീരാൻപോകുന്ന ഘട്ടത്തിൽ ലിങ്ക് ബ്രിഡ്ജിന് ആവശ്യമായ ലിങ്ക് റോഡു വേണം. ആ ലിങ്ക് റോഡിന് ആവശ്യമായ സ്ഥലം പൊന്നുംവിലയ്ക്ക് എടുത്തിട്ടുപോലുമില്ല. സ്ഥലം എടുക്കാത്തതുകൊണ്ട് ഈ പാലത്തിന്റെ പണി തീർന്നാൽ പോലും ആ ലിങ്ക് റോഡ് കണക്ട് ചെയ്യാൻ സാധിക്കില്ല. അക്കാര്യം അറിയാവുന്നതാണ്. ഇപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേ ബൈപാസിന്റെ രണ്ടു പാലത്തിന്റെയും പണി പൂർത്തിയായിരിക്കുകയാണ്. അതേയവസരത്തിൽ പൊന്നുരുത്തിയിലുള്ള റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജിനും രണ്ടുവശത്തുമുള്ള റോഡുകളും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് ആ പ്രദേശത്തെ ബൈപാസ്സും ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയിലാണ്. അതുകൊണ്ട് കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിന്റെ കാര്യം പ്രത്യേകിച്ച് പറയേണ്ടതില്ല. വിമാനത്താവളം ഇന്ന് ഉപയോഗശൂന്യമായി തീരുകയാണ്. അതിനു വലിയൊരു വിമാനത്താവളമുണ്ടാകണം. അതിനു സ്ഥലം കണ്ടുപിടിക്കണം എന്ന് പല പ്രാവശ്യം ആളുകളും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടും ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ വ്യക്തമായി ഈ രണ്ടു പാലങ്ങളെക്കുറിച്ചും.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly